@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

11 (105)
listopad
2016



MARKI W PIERWSZEJ STREFIE

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy

Jak oszczędzić ponad tysiąc złotych rocznie? Odpowiedź znają mieszkańcy Marek. Osoby, które już korzystają z komunikacji miejskiej nie muszą robić nic, aby w portfelu zostało więcej pieniędzy. W przypadku osób, które na co dzień podróżują samochodem wystarczy, że zmienią go na autobusy komunikacji miejskiej. **Tematem numeru** listopadowego iZTM jest **przystąpienie Marek do pierwszej strefy biletowej**.

Mieszkańcy Marek zyskają od 1 listopada tańsze podróże komunikacją miejską. Zyska także Warszawa. *Liczba mieszkańców w Markach rośnie bardzo szybko i korzyścią dla całej aglomeracji warszawskiej będzie jak największy udział transportu publicznego w codziennych podróżach. Im więcej mieszkańców wybierze transport zbiorowy, tym mniej samochodów wjedzie do centrum Warszawy* – wyjaśnia Maciej Florczak z Sekcji Współpracy z Samorządami ZTM.

Rozszerzenie pierwszej strefy biletowej o Marki to pierwszy krok w rozwoju komunikacji zbiorowej miasta. *Tak planujemy i budujemy ulice, by uwzględnić w nich ruch autobusów. Gwarantujemy ich odpowiednią szerokość i zawsze przygotowujemy miejsce pod przystanki. To wszystko spowoduje, że dostępność komunikacji miejskiej, na którą zwraca uwagę wielu naszych mieszkańców bardzo się poprawi* – mówi burmistrz Marek Jacek Orych.

W „Temacie numeru” wracamy także do roku 1988, kiedy to linia 718 po raz pierwszy połączyła Dworzec Wschodni z Markami.

Na łamach rubryki „**Z kart historii komunikacji**” ponownie „oglądamy” film „**Nie lubię poniedziałku**” i towarzyszymy Bohdanowi Łazuce w spacerze po Warszawie. W tle mamy **tramwajową Warszawę z początku lat 70. ubiegłego wieku**.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Potocka

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
10 235

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Komunikacja miejska w okresie Wszystkich Świętych

27 specjalnych linii autobusowych i dwie tramwajowe zapewnią od 29 października do 1 listopada dojazd do stołecznych cmentarzy. Dodatkowo zostaną wprowadzone zmiany w kursowaniu wybranych linii autobusowych i tramwajowych. Specjalna linia cmentarna C40, łącząca Metro Młociny z Cmentarzem Północnym, będzie kursowała także od 22 do 28 października oraz 2 listopada.

22-28 października

Od soboty, 22 października do piątku, 28 października będzie kursowała specjalna autobusowa linia cmentarna **C40**. Autobusy będą obsługiwały trasę: **METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - Sokratesa - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. - Wóycickiego - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA PŁD. - Wólczyńska - Estrady - Widokowa - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH**.

Dla linii będą obowiązywały przystanki:
- Metro Młociny
- Sokratesa (na żądanie)
- Bogusławskiego
- Popiela (na żądanie)
- Cmentarz Północny - Brama Gł.
- Cmentarz Północny - Brama Płd.
- Estrady (na żądanie)
- Wólka Węglowa (na żądanie)
- Cmentarz Północny - Brama Zach.

Od 24 do 28 października C40 będzie kursowało w godzinach 8-17 z częstotliwością około 10 minut.

Dla linii **256** i **409** będą obowiązywały **trasy zmienione**. Autobusy od ulicy św. Wincentego pojadą ulicami Matki Teresy z Kalkuty i Chodecką.

29 października - 1 listopada

Od 29 października do 1 listopada dojazd do cmentarzy zapewnią specjalne linie cmentarne C – dwie tramwajowe i 27 autobusowych.



W dniach 29-31 października linie C będą kursowały w godzinach 9-17. Dłużej (w godzinach 9-19) będą podjeżdżały na przystanki autobusy linii C11 (obsługa Cmentarza Bródnowskiego i Powązek), C12 (obsługa Cmentarza Wolskiego i Powązek) i C90 (obsługa Powązek). We Wszystkich Świętych linie C zapewnią dojazd do cmentarzy w godzinach 7-19. Do godziny 21 będą kursowały linie C11, C12 i C90.

Linie C będą obsługiwały trasy:
- **C1** **ANNOPOL** - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - rondo Zgrupowania AK „Radosław" - Okopowa - al. Solidarności - Wolska - **CM. WOLSKI**
- **C6** **ŻERAŃ WSCHODNI** - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - 11 Listopada – Targowa – al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Wolska – **CM.WOLSKI**
- **C07** **ŻERAŃ FSO** - Modlińska - Światowida - Mehoffera - **LEŚNEJ POLANKI** - Mehoffera - Modlińska - **ŻERAŃ FSO**
- **C09** **METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - Nocznickiego - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)
- **C11** **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego (powrót: św. Wincentego - Smoleńska - Witebska - Ossowskiego - Kołowa) - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - rondo Zgrupowania AK „Radosław" - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
- **C12** **CM. WOLSKI** - Fort Wola - Wolska - Połczyńska - Powstańców Śląskich - al. Reymonta - Broniewskiego - Elbląska - Krasińskiego (powrót: Krasińskiego - Broniewskiego) - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
- **C13** **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego (powrót: św. Wincentego - Smoleńska - Witebska - Ossowskiego - Kołowa) - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - rondo Zgrupowania AK „Radosław" - al. Jana Pawła II - Popiełuszki - Słowackiego - Żeromskiego - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)
- **C14** **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** - Wóycickiego - Wólczyńska (powrót: Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego) - Żeromskiego - Jarzębskiego - Broniewskiego - Elbląska - Krasińskiego (powrót: Krasińskiego - Broniewskiego) - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**

- **C17** **WILANÓW** - Przyczółkowa - al. Wilanowska - Dolina Służewiecka - Nowoursynowska - Wałbrzyska - al. Lotników - Modzelewskiego - Orzycka - Gotarda - Bokserska - **BOKSERSKA**
- **C20** **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)** - Kijowska - Targowa - al. Solidarności - Radzymińska - Gorzykowska - Handlowa - Kołowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - 11 Listopada - Ratuszowa - Inżynierska - Wileńska - Targowa - Kijowska - **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**
- **C22** **PL. WILSONA** - Krasińskiego - Popiełuszki - al. Jana Pawła II - rondo Zgrupowania AK „Radosław" - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
- **C25** **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego (powrót: św. Wincentego - Smoleńska - Witebska - Ossowskiego - Kołowa) - Starzyńskiego - Jagiellońska - św. Cyryla i Metodego - Targowa (powrót: Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska) - al. Zieleniecka - al. Poniatowskiego - most Poniatowskiego - Aleje Jerozolimskie - pl. Zawiszy - Grójecka - **PL. NARUTOWICZA**
- **C27** **KRÓLEWSKA** - Marszałkowska - pl. Bankowy - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Radzymińska - Gorzykowska - Handlowa - Kołowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** - św. Wincentego - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - Międzyparkowa - Bonifraterska - Świętojerska - Andersa - pl. Bankowy - Marszałkowska - **KRÓLEWSKA**
- **C37** **METRO WILANOWSKA** - Puławska – Piaseczno: Okulickiego – Stara Iwiczna: Słoneczna - Kolonia Lesznowola: Postępu - Mazowiecka - Bobrowiec: Żwirowa - Wilcza Góra: Żwirowa - Władysławów: Wojska Polskiego - Kuleszówka: Masztowa - Antoninów: **CM. POŁUDNIOWY-BRAMA PŁD.**
- **C40** **METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - Nocznickiego - Wólczyńska - Estrady - Dziekanowska - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**
- **C42** **KRÓLEWSKA** - Królewska - Marszałkowska - pl. Bankowy (powrót: pl. Bankowy - Senatorska - Wierzbowa - pl. Piłsudskiego - Królewska) - Andersa - Mickiewicza - pl. Inwalidów - Mickiewicza - pl. Wilsona - Słowackiego - Żeromskiego - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)
- **C47** **P+R AL.KRAKOWSKA** – al. Krakowska – Janki: al. Krakowska – Nowy Sękocin: al. Krakowska – Magdalenka: Słoneczna – Lesznowola: Słoneczna - Wojska Polskiego - Władysławów: Wojska Polskiego - Kuleszówka: Masztowa - Antoninów: **CM. POŁUDNIOWY-BRAMA PŁD.**
- **C50** **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** - Wóycickiego - Wólczyńska (powrót: Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego) - Estrady - Dziekanowska - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**
- **C51** **WIATRACZNA** - al. Stanów Zjednoczonych - Grenadierów - al. Waszyngtona (powrót: al. Waszyngtona - Międzyborska - Cyraneczki - Grenadierów) - al. Poniatowskiego - most Poniatowskiego - Aleje Jerozolimskie - pl. Zawiszy - Towarowa - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
- **C56** **BRÓDNO-PODGRODZIE** - Krasnobrodzka - Chodecka - Łojewska - Łabiszyńska - Kondratowicza - Chodecka - Wyszogrodzka - Bartnicza - Wysockiego - Marywilska - Płochocińska - Modlińska - trasa mostu Marii Skłodowskiej-Curie - Nocznickiego - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)
- **C63** **PL. NARUTOWICZA** - Grójecka - pl. Zawiszy - Towarowa - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
- **C69** **WIATRACZNA** - Grochowska - Zamoyskiego - Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska (powrót: Jagiellońska - św. Cyryla i Metodego - Targowa) - Starzyńskiego - św. Wincentego - Smoleńska - Witebska - Ossowskiego - Kołowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)** (powrót: św. Wincentego - Starzyńskiego)
- **C70** **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)** - Kijowska - Targowa - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Okopowa - Powązkowska - al. Armii Krajowej - Broniewskiego - Galla Anonima - Kochanowskiego (powrót: Rudnickiego - Broniewskiego - Elbląska - Krasińskiego) - Conrada - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)
- **C76** **KRÓLEWSKA** - Marszałkowska - pl. Bankowy - al. Solidarności - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Szwedzka - Odrowąża - Staniewicka - Pożarowa - **CM. BRÓDNOWSKI (ODROWĄŻA)** - Odrowąża - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - Międzyparkowa - Bonifraterska - Świętojerska - Andersa - pl. Bankowy - Marszałkowska - **KRÓLEWSKA**
- **C80** **PL. TRZECH KRZYŻY** - Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście - Miodowa - pl. Krasińskich - Świętojerska - Anielewicza - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY**
- **C81** **METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - trasa mostu Marii Skłodowskiej-Curie - Marymoncka - Pułkowa - Łomianki: Kolejowa - Kiełpin Stary: Kolejowa - Dziekanów Leśny: Kolejowa - Dziekanów Polski - Sadowa - Nowy Dziekanów - Pieńków - Łomna Las - Palmiry - Kampinoski Park Narodowy – **POCIECHA**
- **C84** **PL. NARUTOWICZA** - Grójecka - Kopińska - Grzymały-Sokołowskiego - Aleje Jerozolimskie (powrót: Aleje Jerozolimskie - Niemcewicza - Grójecka) - al. Prymasa Tysiąclecia - Kasprzaka - Ordona - Wolska (powrót: Wolska - Kasprzaka) - Połczyńska - Powstańców Śląskich - Conrada - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)

- **C88 WIATRACZNA** - al. Stanów Zjednoczonych - most Łazienkowski - al. Armii Ludowej - al. Niepodległości - Chałubińskiego - al. Jana Pawła II - Popiełuszki - Słowackiego - Żeromskiego - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.** (powrót: Wóycickiego - Wólczyńska)
- **C90 KRÓLEWSKA** - Królewska - Marszałkowska - pl. Bankowy (powrót: pl. Bankowy - Senatorska - Wierzbowa - pl. Piłsudskiego - Królewska) - al. Solidarności - Okopowa - Powązkowska - **POWĄZKI-CM. WOJSKOWY.**

W pojazdach linii cmentarnych będą obowiązywały wszystkie bilety z taryfy ZTM oraz niezależnie od ich trasy będą honorowane bilety przewidziane dla pierwszej strefy. Dodatkowo w autobusach linii 727 i 737 na całej trasie będą honorowane bilety ważne dla pierwszej strefy.

W dniach 29 października-1 listopada autobusy i tramwaje regularnych linii będą kursowały według sobotniego rozkładu jazdy. Linie nocne będą kursowały zgodnie z rozkładami jazdy obowiązującymi danego dnia. Dla linii lokalnych L – 29 października będzie obowiązywał sobotni rozkład jazdy, 30 października i 1 listopada – świąteczny, a 31 października – rozkład jazdy dnia powszedniego.

Od 29 października do 1 listopada, w wybranych dniach lub godzinach, dla linii tramwajowej 22 (tylko 1 listopada) oraz autobusowych **102**, **103**, **105**, **107**, **114**, **115**, **122**, **126**, **139**, **142**, **156**, **161**, **162**, **169**, **176**, **180**, **181**, **191**, **204**, **205**, **212**, **213**, **227**, **409**, **500**, **517**, **701**, **724**, **727**, **737**, **739**, **N02**, **N12**, **N14**, **N41**, **N62**, **N64** i **N91** zostaną wprowadzone **trasy zmienione**.

29 i 30 października metro na linii M1, w godzinach 10-18, będzie kursowało co 4 minuty, a w pozostałych godzinach zgodnie z sobotnim rozkładem jazdy. Na linii M2 będzie obowiązywał sobotni rozkład jazdy. 31 października pociągi metra na linii M1 będą podjeżdżały na stacje co 3 minuty w godzinach 6-20, a na linii M2 - w godzinach 7-18. W pozostałych godzinach będą kursowały zgodnie z rozkładem jazdy dnia powszedniego. W noce z 30 na 31 października i z 31 października na 1 listopada nie będą realizowane kursy nocne.

We Wszystkich Świętych na linii M1 metro będzie kursowało: od 8 do 10 i od 18 do 20 – co 3 minuty 20 sekund, od 10 do 18 – co 3 minuty, a w pozostałych godzinach – zgodnie z sobotnim rozkładem jazdy, ale bez kursów nocnych. Na linii M2 pociągi będą podjeżdżały na stacje: w godzinach 10-18 – co 4 minuty, a w pozostałych godzinach – według sobotniego rozkładu jazdy. Kursy nocne nie będą realizowane.

2 listopada

W Dzień Zaduszny, w godzinach 8-17 będzie kursowała specjalna linia autobusowa **C40**. Autobusy będą podjeżdżały na przystanki co około 10 minut na trasie: **METRO MŁOCINY** - Kasprowicza - Sokratesa - Wólczyńska - Opłotek - Palisadowa - Wóycickiego - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. - Wóycickiego - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA PŁD. - Wólczyńska - Estrady - Widokowa - **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**

Dla linii **256** i **409** będą obowiązywały **trasy zmienione**. Autobusy od ulicy św. Wincentego pojadą ulicami Matki Teresy z Kalkuty i Chodecką.

We Wszystkich Świętych na ulice wyjedzie **1498 autobusów**, czyli o **670 więcej** niż standardowo w sobotę. Ponad 550 wozów będzie obsługiwało linie cmentarne, a ponad 100 zasili linie regularne.

Najczęściej – **co 45 sekund będzie kursowała linia C09** z Metra Młociny na Cmentarz Północny. **Co około 2 minuty** będą podjeżdżały na przystanki autobusy linii **C13** (CM. BRÓDNOWSKI – CM. PÓŁNOCNY), **C27** (KRÓLEWSKA – CM. BRÓDNOWSKI), **C40** (METRO MŁOCINY – CM. PÓŁNOCNY), **C69** (WIATRACZNA – CM. BRÓDNOWSKI) i **C84** (PL. NARUTOWICZA – CM. PÓŁNOCNY).

Nad sprawną organizacją komunikacji miejskiej będzie czuwało **240 pracowników ZTM**, a tym informatorzy dyżurujący w sąsiedztwie cmentarzy, dworców kolejowych i największych węzłów przesiadkowych, pracownicy Działu Nadzoru Przewozów ZTM, osoby kierujące ruchem oraz badające napełnienie pojazdów.

Bilety ZTM będzie można kupić m.in. w sześciu specjalnie uruchomionych punktach: na rondzie Wiatraczna, ulicy Królewskiej, pl. Narutowicza, przy Cmentarzu Północnym, Powązkowskim i Bródnowskim.

Przygotowania do budowy drugiej linii metra na Woli

W listopadzie rozpocznie się budowa zachodniego odcinka drugiej linii metra, czyli trzech stacji i tuneli na Woli. Wykonawca rozpocznie prace od dwóch stacji pod ulicą Górczewską.

Druga linia metra zostanie rozbudowana o kolejne trzy stacje na Woli. Metro stanie się najszybszym i najwygodniejszym połączeniem Woli z centrum miasta, a po przesiadce na stacji Świętokrzyska – z południową i północną częścią lewobrzeżnej Warszawy. Będzie znakomitym środkiem transportu nie tylko na co dzień do pracy i szkoły, ale także w inne chętnie odwiedzane miejsca, jak Centrum Nauki Kopernik, Trakt Królewski, Muzeum Pragi, Teatr Powszechny, Ogród Zoologiczny i Wisła – na lewym brzegu rzeki jedno z wyjść ze stacji CNK prowadzi wprost na Bulwary Wiślane, które zamieniają się w miejsce wypoczynku i rekreacji.

Wolskie stacje

W głąb Woli metro pojedzie ze stacji Rondo Daszyńskiego. Będzie to ok. 3,4 km trasy. Planowane stacje to: Płocka (C08) umiejscowiona pod ulicą Płocką w rejonie skrzyżowania z ulicą Wolską; Młynów (C07) planowana pod ulicą Górczewską po wschodniej stronie wiaduktu kolejowego w rejonie ulicy Sokołowskiej i Syreny oraz Księcia Janusza (C06) pod ulicą Górczewską w rejonie skrzyżowania z ulicą Księcia Janusza. Będą tu także tory odstawcze i komora do zawracania. Dojazd ze stacji Księcia Janusza na ulicę Świętokrzyską będzie trwał ok. 12 minut.

Wykonawca jest w trakcie przygotowywania projektów czasowych organizacji ruchu. Harmonogram zakłada, że prace w terenie rozpoczną się od dwóch stacji na ulicy Górczewskiej (stacje Młynów i Księcia Janusza), natomiast budowa stacji na ulicy Płockiej (stacja Płocka) zacznie się w pierwszym kwartale 2017 roku.

Zamknięta dla ruchu będzie ulica Górczewska pomiędzy al. Prymasa Tysiąclecia a Płocką (nie będzie również przejazdu przez ulicę Górczewską ulicami Księcia Janusza, J. Olbrachta i Ciołka) oraz pomiędzy ulicą Elekcyjną a wjazdem do centrum handlowego Wola Park. Ulica Płocka będzie nieprzejezdna na południe od skrzyżowania z ulicą Wolską od wiosny 2017 roku. W przyszłym roku na kilka miesięcy zwężona zostanie ulica Wolska przy Płockiej, ulica Górczewska przy Parku Moczydło a także ulica M. Kasprzaka przy ulicy Karolkowej i Rogalińskiej.

Wykonawcą jest wybrana w przetargu turecka firma Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş., kwota kontraktu wynosi 1.147.999.590,00 zł brutto. Czas budowy to 38 miesięcy. Projektantem jest Biuro Projektów „Metroprojekt”.

Komunikacja na objazdach

Podczas budowy stacji Młynów i Księcia Janusza, ulica Górczewska będzie całkowicie nieprzejezdna od al. Prymasa Tysiąclecia do ulicy Płockiej, natomiast pomiędzy centrum handlowym Wola Park a ulicą Deotymy będą jeździły tylko autobusy (nie będą one mogły wjeżdżać w ulicę Górczewską z Jana Olbrachta i Ciołka). Autobusy, które obecnie jadą z Nowego Bemowa oraz z osiedla Jelonki, zostaną skierowane na trasy objazdowe prowadzące ulicą Elekcyjną, M. Kasprzaka i Prostą. Autobusy z rejonu ulicy Redutowej i Jana Olbrachta zamiast ulicą Górczewską, będą kursowały Redutową, M. Kasprzaka oraz Prostą.

W celu ułatwienia mieszkańcom Jelonek dojazdu do centrum oraz do metra, zostanie wzmocniona komunikacja autobusowa na ulicy Połczyńskiej i M. Kasprzaka, a ulicą Wolską będzie jeździło więcej tramwajów. Na ulicy Połczyńskiej, M. Kasprzaka i Prostej (do ronda I. Daszyńskiego) w obu kierunkach zostanie wytyczony buspas. Buspas powstanie również – w obu kierunkach – na ulicy Towarowej od ronda I. Daszyńskiego do al. Solidarności.



W drugim etapie, na przełomie roku, zostaną wprowadzone zmiany związane z budową stacji Płocka. Zamknięta zostanie ulica Płocka na odcinku od ulicy Wolskiej do Ludwiki. Autobusy kursujące ulicą Płocką zostaną skierowane przez ulicę Skierniewicką. W drugiej połowie 2017 roku z powodu budowy wentylatorni oraz szybu wydobywczego dla tarcz drążących tunele, możliwe będą wyłączenia ruchu tramwajowego na ulicy Skierniewickiej oraz M. Kasprzaka i Prostej aż do Ronda ONZ oraz ograniczenie ruchu samochodowego na ulicy M. Kasprzaka.

Budowa na Targówku

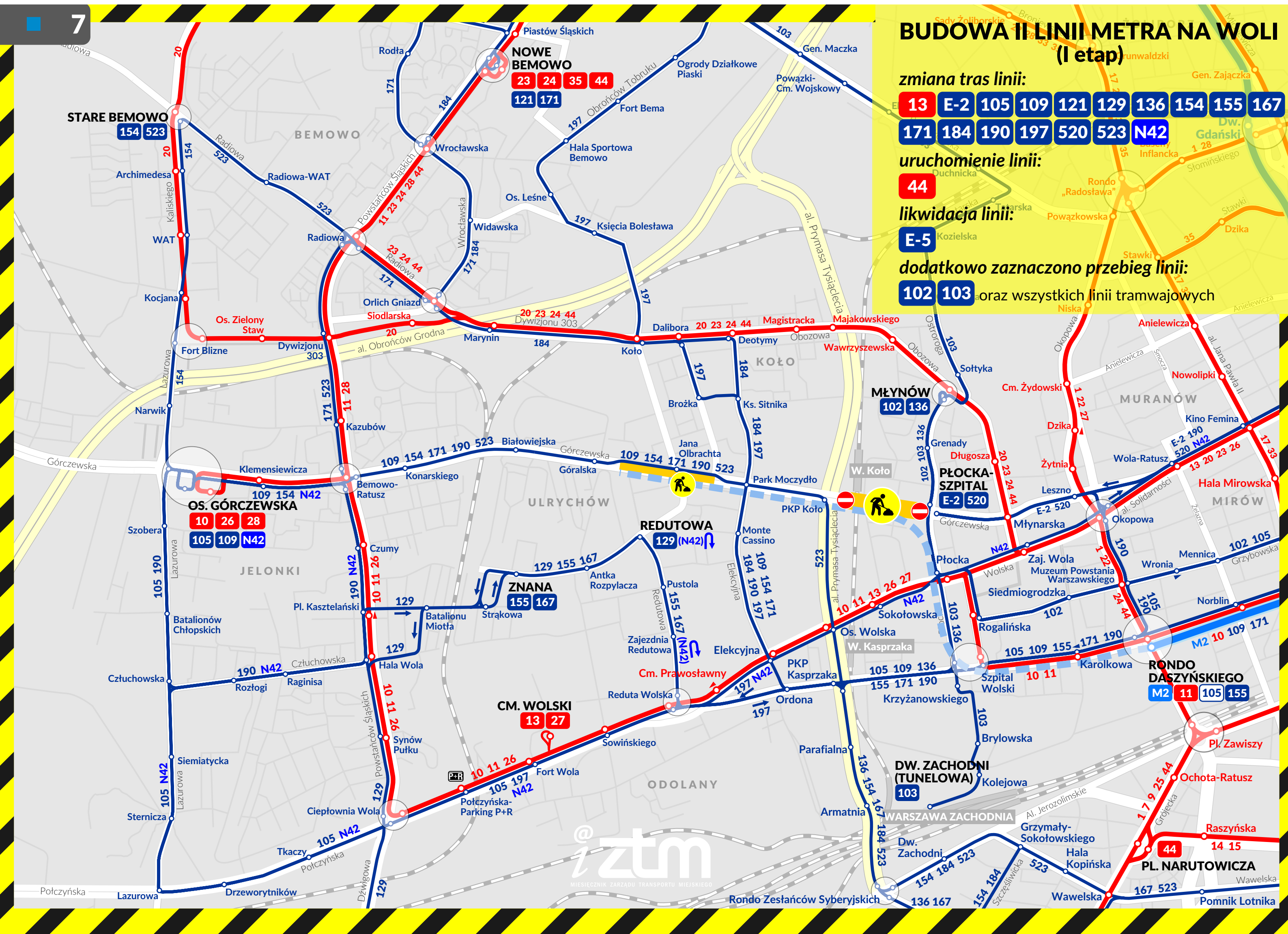
Trwa już budowa przedłużenia drugiej linii z Dworca Wileńskiego w kierunku północno-wschodnim. Powstanie ok. 3,12 km trasy. Planowane stacje to: Szwedzka (C16) pod ulicą Strzelecką po wschodniej stronie ulicy Szwedzkiej; Targówek (C17) w okolicy skrzyżowania ulicy Pratulińskiej z ulicą S. Ossowskiego oraz Trocka (C18) w rejonie skrzyżowania ulicy Pratulińskiej z Trocką. Również tutaj za ostatnią stacją znajdą się tory odstawcze i komora do zawracania. Umowę z wykonawcą podpisano 11 marca, prace w terenie rozpoczęły się pod koniec kwietnia. Wykonawcą jest wybrana w przetargu firma Astaldi S.p.A. z Włoch, kwota kontraktu wynosi 1.066.741.483,79 zł brutto. Budowa potrwa 38 miesięcy.

Metro w Warszawie

Metro jest w Warszawie najszybszym i najsprawniejszym środkiem komunikacji. Pierwszą linią, która w całości działa od października 2008 roku dziennie jeździ ok. 550 tys. pasażerów. Pociągi na drugiej linii metra rozpoczęły kursowanie 8 marca 2015 roku i dziś przewożą ok. 140 tys. pasażerów dziennie. Na rozbudowę drugiej linii metra o trzy stacje w kierunku zachodnim, trzy stacje w kierunku północno-wschodnim, a także na rozbudowę infrastruktury na Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty oraz zakup 13 fabrycznie nowych pociągów Warszawa otrzyma unijne dofinansowanie w kwocie ok. 1,826 mld złotych. Dofinansowanie pozwoli także na pokrycie kosztów prac projektowych kolejnych stacji drugiej linii metra. Druga linia będzie dłuższa o trzy ostatnie stacje na północy linii i dwie na odcinku zachodnim, których budowa ma się zakończyć do 2023 roku. Metro Warszawskie ma już wybrane w konkursach koncepcje architektoniczne tych obiektów: konsorcjum Biura Projektów „Metroprojekt" z AMC Andrzej M. Chołdzyński przygotowało je dla części wolsko-bemowskiej, a ILF Consulting Engineers Polska dla odcinka na Targówku. Projekty dla Targówka już powstają.

Budowany odcinek II linii metra na Woli to:

- długość: 3,4 km
- trzy stacje: Płocka, Młynów, Księcia Janusza
- koszt budowy: 1,148 mld zł
- wykonawca: Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş.
- zakończenie budowy: rok 2019
- czas przejazdu do stacji Świętokrzyska: 10-12 min.
- przewidywana częstotliwość kursowania: co 1,5-2 min.



Tramwaj na Gocław – konsultacje społeczne

Tramwaje Warszawskie sp. z o.o. i Zarząd Transportu Miejskiego organizują konsultacje społeczne w sprawie budowy trasy tramwajowej na Gocław. Celem tego procesu jest zapewnienie szerokiego udziału mieszkańców w podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju układu transportowego.

Proces przygotowania konsultacji był poprzedzony wielomiesięcznymi pracami obejmującymi:

- analizy wielokryterialne
- inwentaryzację środowiskową
- prognozy oddziaływań na środowisko
- prognozy i badania ruchu
- spotkania z interesariuszami w ramach tzw. diagnozy społecznej.

Jak wziąć udział?

Z dotychczas wykonanymi analizami i wariantami można zapoznać się na stronie internetowej **www.tramwajnagoclaw.pl**. Będziemy również do Państwa dyspozycji w weekendowych punktach konsultacyjnych na terenie Saskiej Kępy i Gocławia:

- 5 listopada 2016 roku (sobota), Ognisko Pracy Pozaszkolnej nr 2, ulica Nobla 18/26
- 6 listopada 2016 roku (niedziela), Klub Kultury Seniora, ulica Pawlikowskiego 2.

Punkty konsultacyjne będą otwarte w powyższych dniach w godzinach 9-18 i będą dostępne dla osób o ograniczonej mobilności. Zapewniamy również tłumacza języka migowego.

Opinie i uwagi można przesyłać droga elektroniczną na adres: goclaw@tw.waw.pl

Jak informujemy?

Chcemy dotrzeć z informacją o prowadzonych przez nas konsultacjach społecznych do jak najszerszego grona odbiorców. W związku z tym staramy się stosować różnorakie formy komunikacji z mieszkańcami i interesariuszami:

- informacje wyświetlane na monitorach umieszczonych w tramwajach typu Swing i Jazz
- plakaty w autobusach ZTM obsługujących Saską Kępę i Gocław
- informacja poprzez aplikację Warszawa 19 115
- informacje na tablicach SIP położonych wzdłuż Al. Jerozolimskich, al. Zielenieckiej i ulicy Targowej
- ogłoszenia parafialne (Gocław i Saska Kępa)
- plakaty na przystankach komunikacji miejskiej (Gocław i Saska Kępa)
- plakaty w miejscach aktywności mieszkańców (Gocław i Saska Kępa) np. biblioteki, klub kultury, punkty usługowo-handlowe.



Jakie korzyści niesie ze sobą ta inwestycja?

Budowa nowych tras tramwajowych jest jednym z priorytetów inwestycyjnych m.st. Warszawy, określonych w polityce transportowej miasta. Tego rodzaju inwestycje mają na celu uzyskanie szeregu korzyści przez mieszkańców Warszawy, m.in.:

- skrócenie czasu podróży transportem zbiorowym, czyli oszczędność czasu – przewidywany czas przejazdu z pętli Gocław do stacji metra Centrum wyniesie ok. 17 min
- poprawę dostępności Gocławia i Saskiej Kępy z i do innych dzielnicy Warszawy, w tym Śródmieścia, Ochoty i Pragi
- podniesienie komfortu podróżowania – w ramach projektu przewidywany jest zakup nowego taboru tramwajowego, zaś optymalizacja układu linii komunikacyjnych pozwoli zwiększyć liczbę dostępnych miejsc dla pasażerów
- ochronę środowiska i poprawę komfortu życia mieszkańców poprzez zmniejszenie emisji hałasu i podniesienie jakości powietrza w wyniku zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego wysokiej jakości
- poprawę estetyki przestrzeni publicznej i zwiększenie powiązań pieszo-rowerowych między Saską Kępą a Gocławiem
- podniesienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

Jakie warianty rozpatrujemy?

W ramach prac prowadzonych przez Tramwaje Warszawskie sp. z o.o. przeanalizowano pięć różnych wariantów przebiegu trasy tramwajowej:

- **wariant W1**: pętla Gocław – ul. gen. Bora-Komorowskiego – po stronie wschodniej Os. Afrykańska i Os. Międzynarodowa – równolegle wzdłuż Kanału Wystawowego (po stronie wschodniej) do al. Waszyngtona
- **wariant W2**: pętla Gocław – ul. gen. Bora-Komorowskiego – rezerwa pod al. Tysiąclecia (przy Os. Saska) – równolegle wzdłuż Kanału Wystawowego (po stronie wschodniej) do al. Waszyngtona
- **wariant W3**: pętla Gocław – ul. gen. Bora-Komorowskiego – rezerwa pod al. Tysiąclecia (przy Os. Saska) – Trasa Łazienkowska – ul. Kinowa do al. Waszyngtona
- **wariant W4**: pętla Gocław – ul. gen. Bora-Komorowskiego – ul. Egipska – ul. Saska do al. Waszyngtona
- **wariant W5**: pętla Gocław – ul. Umińskiego – ul. Abrahama – ul. Meissnera – ul. gen. Fieldorfa – Wał Miedzeszyński – Wybrzeże Szczecińskie – ul. Sokola do stacji metra Stadion Narodowy wraz z połączeniem z istniejącą siecią w rejonie Teatru Powszechnego.

Warianty te zostały poddane analizom wielokryterialnym obejmującym kwestie prognozowanych ruchu pasażerskiego, uwarunkowania techniczne, ekonomiczne i środowiskowe. Dodatkowo, wariantowaniu poddano rozwiązanie przejścia trasy tramwajowej przez Trasę Łazienkowską (Warianty W1 i W2) – rozważano tu następujące opcje:

- przeprowadzenie torowiska poniżej poziom terenu (pod Trasą Łazienkowską)
- przeprowadzenie torowiska wiaduktem nad Trasą Łazienkowską
- obniżenie Trasy Łazienkowskiej i przeprowadzenie torowiska w poziomie terenu.

Informacje podsumowujące

Wariant W1
- czas przejazdu (pętla Gocław – Metro Centrum): 18:00 min
- średnia prędkość komunikacyjna: 25,3 km na godz.
- wstępny koszt inwestycji:
  - _podwariant W1A_ (przejście nad Trasą Łazienkowską): 202 816 950 zł
  - _podwariant W1B_ (przejście pod Trasą Łazienkowską): 206 289 950 zł
  - _podwariant W1C_ (przejście ponad obniżoną Trasą Łazienkowską): 219 403 950 zł.

Wariant W2
- czas przejazdu (pętla Gocław – Metro Centrum): 17:30 min
- średnia prędkość komunikacyjna: 25,0 km na godz.
- wstępny koszt inwestycji:
  - _podwariant W2A_ (przejście nad Trasą Łazienkowską): 198 866 800 zł
  - _podwariant W2B_ (przejście pod Trasą Łazienkowską): 207 178 800 zł
  - _podwariant W2C_ (przejście ponad obniżoną Trasą Łazienkowską): 215 790 300 zł.

Wariant W3
- czas przejazdu (pętla Gocław – Metro Centrum): 19:30 min
- średnia prędkość komunikacyjna: 24,0 km na godz.
- wstępny koszt inwestycji: 197 319 300 zł.

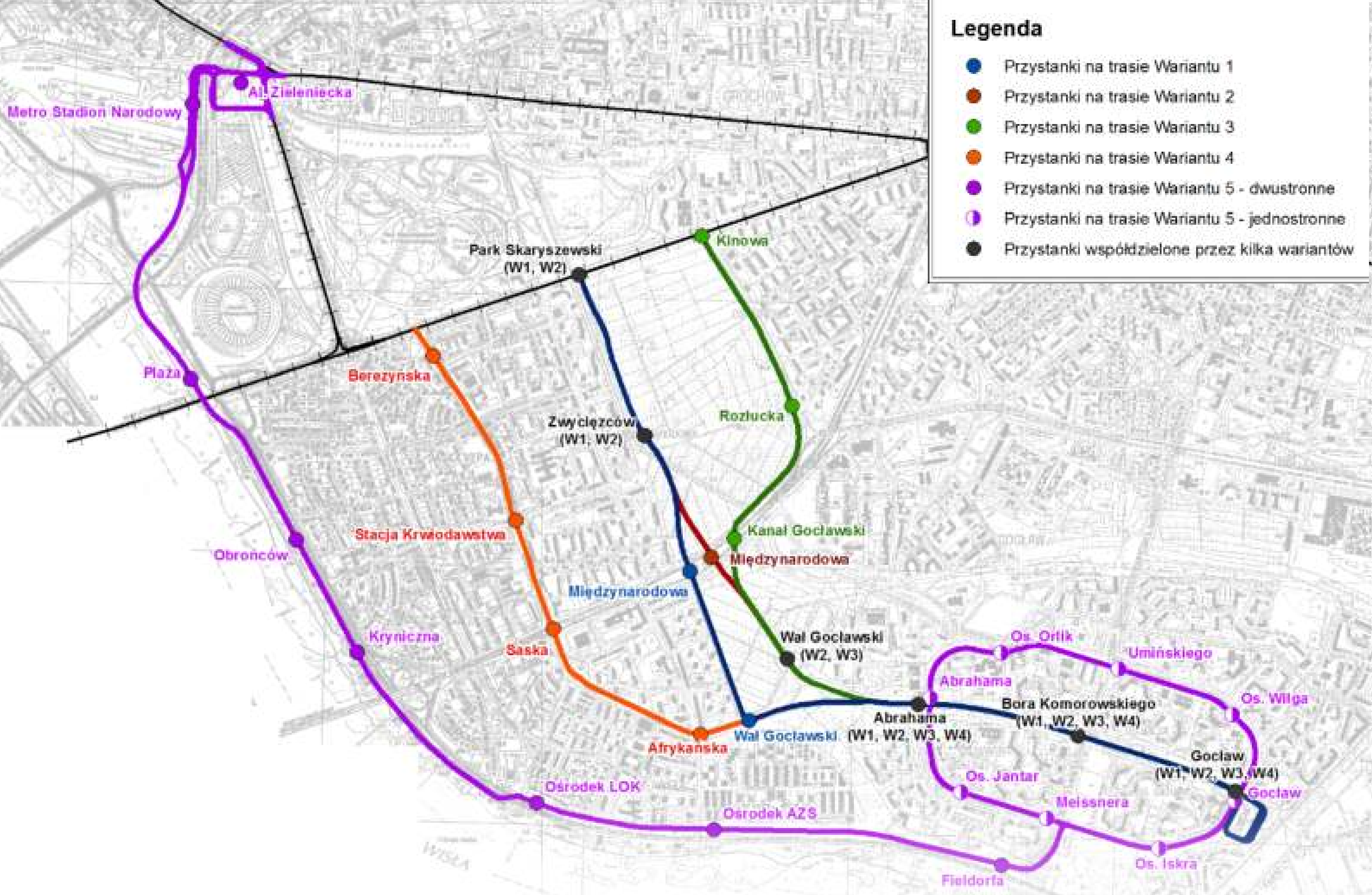
Wariant W4
- czas przejazdu (pętla Gocław – Metro Centrum): 19:30 min
- średnia prędkość komunikacyjna: 22,5 km na godz.
- wstępny koszt inwestycji: 246 942 800 zł.

Wariant W5
- czas przejazdu (pętla Gocław – Metro Świętokrzyska): 25:00 min
- średnia prędkość komunikacyjna: 26,6 km na godz.
- wstępny koszt inwestycji: 291 179 400 zł.

Jakie rozwiązanie preferują Tramwaje Warszawskie?

Tramwaje Warszawskie sp. z o.o., jako inwestor omawianej inwestycji, w oparciu o wykonane analizy, w tym raport o oddziaływaniu na środowisko rekomenduje wariant W2C, tj. z zagłębieniem Trasy Łazienkowskiej. Rozwiązanie to:

- zapewnia najkrótszy czas podróży do centrum miasta
- obsługuje nowe osiedla mieszkaniowe na terenie Gocławia
- poprawia dostępność transportu publicznego dla Os. Międzynarodowa
- prowadzenie tramwaju po powierzchni terenu czyni go bardziej dostępnym dla okolicznych mieszkańców, co jest



podstawowym zadaniem środków transportu publicznego

- nie wpływa negatywnie na środowisko
- ogranicza oddziaływana akustyczne związane z ruchem samochodów w ciągu Trasy Łazienkowskiej (zagłębienie trasy tranzytowej)
- stanowi najlepsze rozwiązanie za zakresu urbanistyki terenów miejskich – pozwala na wytworzenie połączenia pieszo-rowerowego pomiędzy częściami Saskiej Kępy rozdzielonych Trasą Łazienkowską.

Jakie będą zmiany w układzie linii komunikacyjnych?

W ramach konsultacji społecznych będą również omawiane możliwe zmiany układu tras linii komunikacyjnych na terenie Gocławia i Saskiej Kępy po oddaniu do użytkowania nowej trasy tramwajowej. Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego przedstawią założenia kierunkowe w tym zakresie. Szczegółowe ustalenia w sprawie marszrutyzacji będą przedmiotem odrębnych konsultacji, już przed uruchomieniem nowego połączenia tramwajowego. Wynika to z faktu, że układ komunikacyjny kształtuje się w odniesieniu do całego obszaru Warszawy, przy uwzględnieniu innych istotnych inwestycji w zakresie transportu publicznego np. rozbudowy drugiej linii metra.

Co dalej z terenami rodzinnych ogrodów działkowych?

Biorąc pod uwagę istotne znaczenie terenów rodzinnych ogrodów działkowych (ROD) dla mieszkańców Warszawy, jak również systemu ekologicznego miasta, Urząd m.st. Warszawy podjął prace nad przygotowaniem i uchwaleniem dwóch miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obejmujących tereny ogrodów położonych w kwartale Os. Międzynarodowa – al. Waszyngtona – ul. Kinowa – Trasa Łazienkowska. Plany te mają na celu ochronę i zachowanie obecnych funkcji terenów ROD, tak aby dalej mogły służyć one społeczności działkowców, jak i mieszkańców Warszawy.

W ramach budowy trasy tramwajowej Tramwaje Warszawskie planują wykonanie wzdłuż torowiska przestrzeni publicznej o funkcjach parkowych i spacerowych. Szczegóły zagospodarowania tego terenu i sposób prowadzenia gospodarki zielenią chcielibyśmy omówić z Państwem podczas konsultacji społecznych. Zależy nam na wspólnym zastanowieniu się nad rolą tej nowej przestrzeni publicznej.

O czym chcemy rozmawiać podczas konsultacji?

Podczas konsultacji pragniemy przedstawić i porozmawiać na temat:

- analizowanych wariantów i naszych rekomendacji
- założeń dotyczące zmian w układzie linii komunikacyjnych
- funkcji i sposobu zagospodarowania terenów przyległych do trasy tramwajowej, ze szczególnym uwzględnieniem rejonu przyległego do Kanału Wystawowego.

Zasadniczym celem jest wypracowanie najlepszych możliwych rozwiązań, uwzględniających potrzeby społeczności lokalnej, jak i całej wspólnoty samorządowej m.st. Warszawy. ■



Marki w pierwszej strefie!

Marki dołączają do pierwszej strefy biletowej. Od 1 listopada mieszkańcy zapłacą mniej za bilety, a linie autobusowe zmienią strefowe numery zaczynające się cyframi 7 i 8.

Zarząd Transportu Miejskiego od dłuższego czasu prowadził rozmowy z władzami Marek w sprawie objęcia miasta pierwszą strefą biletową. 22 września przypieczętowała to swoją decyzją Rada m.st. Warszawy i od 1 listopada cały obszar Marek znajdzie się w pierwszej strefie.

Tego dnia nastąpi również zmiana numeracji linii autobusowych kończących trasy w Markach. Dotychczasowe linie strefowe, których numery zaczynają się cyframi 7 i 8 zostaną zastąpione przez linie zwykłe – 718 zmieni się w 140, 732 w 240, a 805 w 340.

Włączenie Marek do pierwszej strefy to dobra informacja przede wszystkim dla pasażerów, którzy będą płacili mniej za bilety. Za bilet miesięczny normalny na obie strefy mieszkańcy Marek płacą dziś 196 zł (w ramach oferty „Warszawa+”). Od 1 listopada koszt miesięcznego biletu wyniesie 110 zł. Bilet kwartalny kosztuje 482 zł. Po włączeniu do pierwszej strefy mieszkańcy Marek zapłacą 280 zł. Oznacza to, że osoby kupujące bilety miesięczne zaoszczędzą w skali roku 1032 zł.

Obecnie samorząd miasta Marki pokrywa 40 proc. kosztów funkcjonowania linii ZTM. Od 1 listopada będzie to 60 proc.



Marki w pierwszej strefie – mniej samochodów w Warszawie

Od 1 listopada Marki znajdą się w pierwszej strefie biletowej. *Zmianę strefy odczują przede wszystkim pasażerowie korzystający z biletów 30- i 90-dniowych. Oszczędność będzie bardzo widoczna i wyniesie 100 zł miesięcznie w przypadku biletu 30-dniowego normalnego i 256 zł przy każdorazowym zakupi biletu 90-dniowego normalnego. Ogólnie w przypadku pojedynczego pasażera oszczędności przekroczą w skali roku tysiąc zł i kilka tysięcy w skali rodziny*. O korzyściach, nie tylko finansowych, wejścia Marek do pierwszej strefy biletowej opowiada **Maciej Florczak** z Sekcji Współpracy z Samorządami ZTM.

To bardzo dobra informacja dla pasażerów spod Warszawy. Marki będą kolejnym miastem po Ząbkach, w którym zostanie wprowadzona pierwsza strefa biletowa. Ludzie zaczną płacić za przejazdy tyle co w stolicy, czyli mniej **– pisał już pod koniec lipca red. Jarosław Osowski na blogu „Autobus czerwony". Dziś już wiemy, że to pewne i od 1 listopada Marki znajdą się w pierwszej strefie biletowej. Ile przykładowo zaoszczędzi rodzina z dwójką dzieci mieszkająca w Markach i codziennie dojeżdżająca do Warszawy?**

Wszystko zależy od tego, jak często mieszkańcy podróżują transportem publicznym i jakich biletów używają. Warto pamiętać, że bilet 20-minutowy jest ważny w pierwszej i drugiej strefie biletowej – dlatego w tym przypadku żadnych zmian dla mieszkańców nie będzie. Zmianę strefy biletowej odczują przede wszystkim pasażerowie korzystający z biletów 30- i 90-dniowych. Oszczędność będzie bardzo widoczna i wyniesie 100 zł miesięcznie w przypadku biletu 30-dniowego normalnego i 256 zł przy każdorazowym kupnie biletu 90-



Marki od wielu lat starały się o objęcie miasta pierwszą strefą biletową. W 2014 roku jako pierwsze wprowadziły ofertę „Warszawa+". Osoby posiadające Kartę Markowianina mogły taniej podróżować komunikacją miejską

dniowego normalnego. W przypadku pojedynczego pasażera oszczędności przekroczą w skali roku tysiąc zł, a w skali rodziny – kilka tysięcy zł.

Co zyska Warszawa?

Przede wszystkim objęcie Marek pierwszą strefą biletową oznacza dużą promocję transportu publicznego. Ma to szczególne duże znaczenie w podwarszawskich miejscowoś-ciach, takich jak Marki. Liczba mieszkańców rośnie tu bardzo szybko i korzyścią dla całej aglomeracji warszawskiej będzie jak największy udział transportu publicznego w codziennych podróżach. Im więcej mieszkańców wybierze transport zbiorowy, tym mniej samochodów wjedzie do centrum Warszawy.

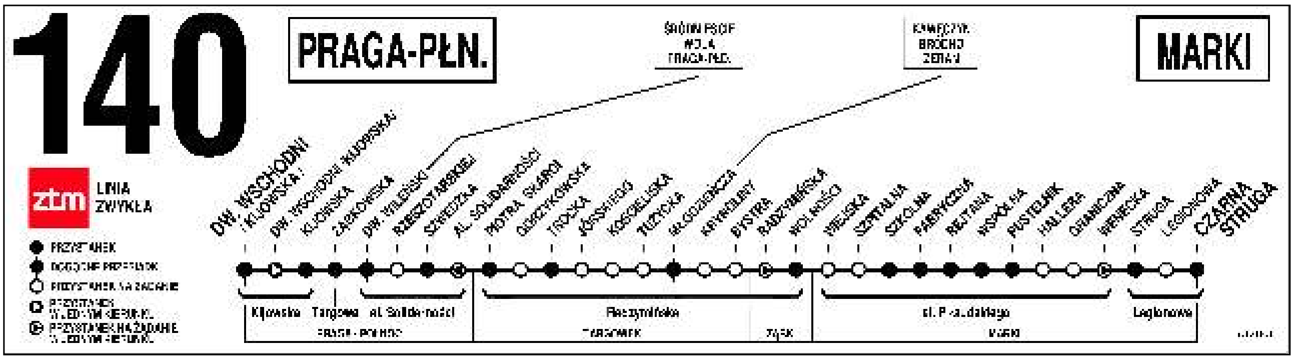
Dlaczego mieszkańcy Marek będą płacili mniej za korzystanie z komunikacji miejskiej, a mieszkańcy innych podwarszawskich miejscowości nie?

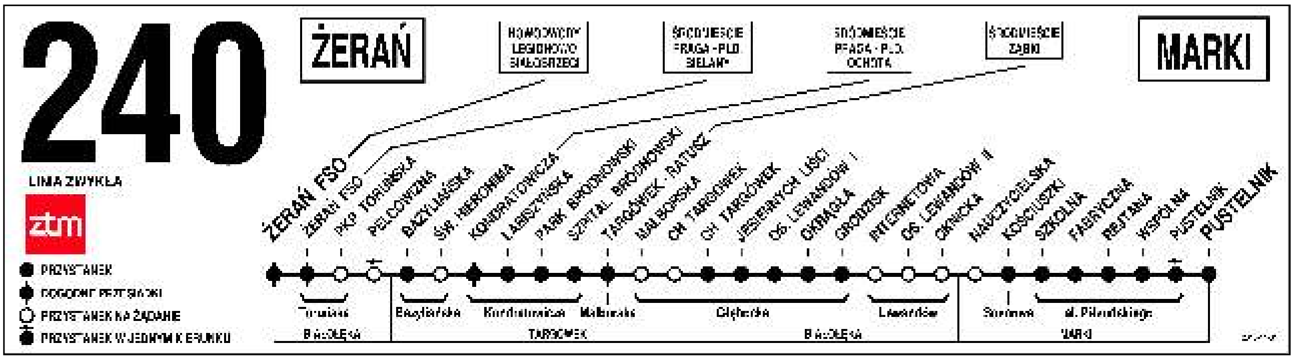
Dużo zależy od władz poszczególnych gmin podwarszawskich. Te z kolei są uzależnione od swoich możliwości finansowych. Władze Marek od wielu lat dążyły do poprawy oferty komunikacyjnej na swoim terenie, m.in. poprzez obniżenie cen biletów. To właśnie w Markach, jako pierwszej gminie, pojawiła się oferta „Warszawa+".

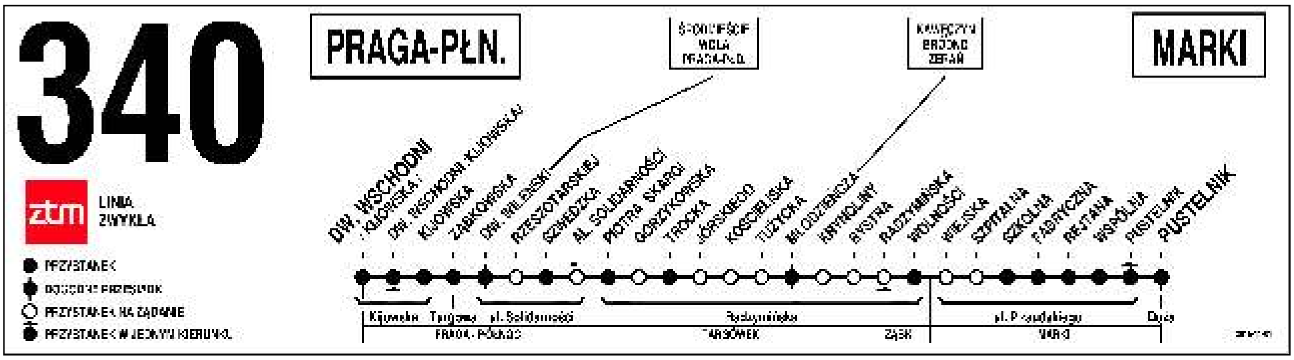
Każda gmina posiada jednak inne uwarunkowania transportowe i trzeba mieć to na uwadze. Przykładowo Pruszków objęty jest drugą strefą biletową, ale dzięki porozumieniu pomiędzy ZTM a Pruszkowem, z centrum Warszawy można się do niego dostać w 20 minut pociągiem SKM lub KM. Władze Pruszkowa od lat przeznaczają duże środki finansowe na utrzymanie bogatej, zintegrowanej oferty kolejowej, a przecież kilometr przejechany przez pociąg jest znacznie droższy niż ten pokonany przez autobus. O tak krótkim czasie przejazdu mieszkańcy Marek mogą tylko pomarzyć, ponieważ funkcjonowanie sieci transportu zbiorowego w tym wypadku w dużej części wciąż jest uzależnione od sytuacji na drogach.

Na koniec przyjrzyjmy się formalnościom i... liczbom. Dlaczego i na jakich zasadach ZTM Warszawa organizuje

1 listopada zmienią się numery mareckich linii autobusowych – 718 zmieni się w 140, 732 w 240, a 805 w 340







komunikacje komunikację zbiorową w podwarszawskich miejscowościach? Ile podmiejskich linii kursuje i gdzie można nimi dojechać?

Zgodnie z polskim prawem lokalny transport zbiorowy jest jednym z zadań własnych gmin. Gminy mogą jednak porozumiewać się i powierzać sobie nawzajem realizacje zadań publicznych. W aglomeracji warszawskiej naturalnym liderem rozwoju transportu publicznego była Warszawa i od wielu lat to właśnie działający w jej imieniu Zarząd Transportu Miejskiego współpracuje z okolicznymi gminami w tym zakresie. Współpracujemy z każdą gminą indywidualnie.

Gminy powierzają nam realizację określonych zadań związanych z transportem zbiorowym. Obecnie mamy podpisane porozumienia z 33 gminami i jednym powiatem, dzięki którym na dużym obszarze można podróżować z biletem ZTM. Obszar ten coraz bardziej zbliża się do granic dawnego „małego" województwa stołecznego warszawskiego, które obejmowało aglomerację warszawską. Warto podkreślić, że obecny poziom współpracy w dziedzinie transportu zbiorowego został osiągnięty pomimo braku działającej ustawy metropolitalnej.

Jeśli chodzi o liczby, to obecnie funkcjonują 44 linie strefowe dzienne (numery 7xx i 8xx), 11 linii strefowych nocnych, 38 linii lokalnych (numer Lx) oraz 10 linii zwykłych, które przekraczają granice Warszawy, ale w całości objęte są pierwszą strefą biletową. Do tego należy doliczyć cztery linie SKM, dziewięć linii Kolei Mazowieckich i WKD objętych „Wspólnym Biletem ZTM-KM-WKD". W sumie nadzorujemy 116 linii komunikacyjnych, które przekraczają granice Warszawy lub funkcjonują w całości poza jej granicami. ■

rozmawiała: Magdalena Potocka

Pojazdy uruchamiane przez ZTM Warszawa kursują w 33 podwarszawskich gminach i jednym powiecie. Obecnie funkcjonują 44 podmiejskie linie strefowe dzienne (numery 7xx i 8xx). Jedną z nich jest linia 738 z Warszawy do Radzymina przez Marki



fot. L. Peczyński

Stać nas na taki ruch

Jeśli część mieszkańców przesiądzie się na transport publiczny, zmniejszymy ruch w mieście, zwiększymy jego bezpieczeństwo, a owocem będzie czystsze powietrze. Przez serce Marek – al. Marszałka Piłsudskiego – obecnie przejeżdża nawet 60 tys. pojazdów dziennie. Nie wiem, czy jest jeszcze w Polsce tak obciążone ruchem nieduże miasto – mówi burmistrz **Marek Jacek Orych**.

Końcowe odliczanie rozpoczęte. Już tylko kilka dni zostało, by Marki, trzydziestotysięczne miasto graniczące z Warszawą, weszło do pierwszej strefy biletowej. 1 listopada, zaraz po północy, będą obowiązywały tańsze bilety, a markowianie zapłacą za przejazd tak, jak mieszkańcy stolicy. To efekt kilkumiesięcznych, prowadzonych w dobrej atmosferze, rozmów władz miasta z Zarządem Transportu Miejskiego, których zwieńczeniem była zgoda warszawskich radnych.

- Naszym celem było zmniejszenie kosztów korzystania z transportu publicznego dla naszych mieszkańców oraz zachęcenie ich do korzystania z tej formy komunikacji – mówi Jacek Orych.

Dzięki zmianie strefowej kwoty, które pozostaną w portfelu Jana Kowalskiego, są niemałe. Obecnie osoba dorosła za bilet kwartalny w ramach programu „Warszawa+" płaci 428 zł, od 1 listopada – 280 zł. Oszczędności w kieszeni Kowalskiego to jedno, zalety zbiorowego transportu – drugie.

- Za rok zostanie oddana do użytku obwodnica Marek i przejazd przez nasze miasto komunikacją zbiorową do Warszawy będzie szybszy. Znikną korki w Markach, a na Radzymińskiej w Warszawie są już buspasy. Dojazd z i do Warszawy zajmie zdecydowanie mniej czasu niż obecnie – mówi Jacek Orych.

Jeszcze większy ułatwieniem komunikacyjnym będzie druga linia metra na warszawskim Targówku. Będzie to kolejna rewolucja komunikacyjna, która ułatwi życie wielu markowianom pracującym w stolicy.



Burmistrz Orych zwraca również uwagę na efekt ekologiczny, który może przynieść wprowadzenie pierwszej strefy biletowej.

- Jeśli część mieszkańców przesiądzie się na transport publiczny, zmniejszymy ruch w mieście, zwiększymy jego bezpieczeństwo, a owocem będzie czystsze powietrze. Przez serce Marek – al. Marszałka Piłsudskiego – obecnie przejeżdża nawet 60 tys. pojazdów dziennie. Nie wiem, czy jest jeszcze w Polsce tak obciążone ruchem nieduże miasto – mówi Jacek Orych.

Wejście do pierwszej strefy biletowej to także zwiększone koszty finansowania ze strony mareckiego budżetu. Obecnie miasto płaci ZTM około 3,5 mln zł rocznie, po wprowadzeniu zmian stawka wzrośnie o 1 mln zł.

- Stać nas na taki ruch. Mamy coraz więcej mieszkańców, którzy zdecydowali się odprowadzać podatki w naszym mieście. Przeprowadziliśmy kampanię informacyjną na ten temat i jej efekty są więcej niż dobre. Do czerwca tego roku zameldowało się w Markach więcej osób, niż w całym ubiegłym roku. Pierwsza strefa to także forma podziękowania za ich decyzję – podkreśla Jacek Orych.

W tej chwili osią komunikacji w Markach jest al. Marszałka Piłsudskiego. Burmistrz chce, by w przyszłości autobusy zaczęły jeździć także ulicami oddalonymi od tej arterii.

– Tak planujemy i budujemy ulice, by uwzględnić w nich ruch autobusów. Gwarantujemy ich odpowiednią szerokość i zawczasu przygotowujemy miejsca pod przystanki. To wszystko spowoduje, że dostępność komunikacji miejskiej, na którą zwraca uwagę wielu naszych mieszkańców, bardzo się poprawi – podkreśla Jacek Orych.

Pierwsze owoce zmian w komunikacji już są. W tym roku została uruchomiona linia L40, która łączy Marki, Nadmę, Kobyłkę i Wołomin.

– Liczę na to, że autobusy zaczną jeździć nie tylko al. Piłsudskiego. Mamy już sprawdzonego partnera – ZTM, z którym świetnie się rozumiemy – podsumowuje Jacek Orych.

tekst i fot.: Urząd Miasta Marki

718 „zadośćuczynieniem" za wysypisko śmieci

Historia warszawskiej komunikacji miejskiej w Markach

Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku spod Dworca Wileńskiego do Marek można było dojechać m.in. linią BIAŁOBRZEGI, obsługiwaną 9-osobowymi „nyskami". Wcześniej linie autobusowe miały jedynie charakter sezonowy. Pierwsze stałe linie uruchomiono w 1988 roku.

Początki funkcjonowania komunikacji miejskiej w Markach sięgają lat 60. XX wieku. Początkowo linie warszawskiej komunikacji miejskiej, łączące prawobrzeżną Warszawę z Markami, miały wyłącznie charakter sezonowy, a ich funkcjonowanie miało na celu zaspokojenie ruchu turystycznego. Na teren dzisiejszych Marek mieszkańców Warszawy przyciągały lasy Puszczy Słupeckiej.

Pierwsza linia autobusowa na trasie z Dworca Wileńskiego do Strugi, oznaczona literą R, została uruchomiona w okresie letnio-jesiennym w 1960 roku. Kursowała wyłącznie w dni świąteczne. Marki wówczas nie były jeszcze miastem. Gmina wiejska Marki składała się z kilkunastu wsi, które dziś wchodzą w skład Marek (np. Pustelnik, Struga) lub są częścią dzielnicy Białołęka (np. Grodzisk, Lewandów). Linia R kursowała także w następnym roku 1961.

W 1962 roku linia R nie została już uruchomiona, a jej miejsce zastąpiła linia STRUGA. Miała on charakter przyspieszony i kursowała w soboty i święta w godzinach 14-21. Co ciekawe, linia miała rozpocząć kursowania 5 maja, ale ze względu na ładną pogodę nastąpiło to już 28 kwietnia. Linia była uruchamiana w kolejnych sezonach turystycznych, z tym, że od 1965 roku dojeżdżała na plac Defilad, gdzie swój bieg rozpoczynały także inne linie sezonowe, kursujące do podwarszawskich miejscowości. W 1967 roku Marki uzyskują prawa miejskie. W latach 1975-1976 linia nie kursowała, ale częściowo na jej trasę skierowano linię BIAŁOBRZEGI, jadącą nad Zalew Zegrzyński. Ostatecznie linia STRUGA została zlikwidowana w 1977 roku, ale do 1989 roku przez Marki wciąż kursowała linia BIAŁOBRZEGI.

Codzienny transport mieszkańców Marek do Warszawy zapewniała przez lata Marecka Kolej Dojazdowa (patrz iZTM nr 9/80 i 10/81) oraz autobusy PKS. Jednak w 1967 roku, dzięki porozumieniu zawartemu pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Taksówkowym w Warszawie a Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Markach, uruchomiono linię PUSTELNIK, która była obsługiwana... 9-osobowymi samochodami marki Nysa. Linia mikrobusowa kursowała z Dworca Wileńskiego do Pustelnika, ale pojazd odjeżdżał z przystanku początkowego, jeśli na pokładzie było co najmniej sześć osób. Linia była swoistym uzupełnieniem oferty kolejki mareckiej i PKS. Początkowo przejazd „nyską" na całej trasie kosztował 10 zł. Później wprowadzono osobne opłaty do Drewnicy (Ząbki), Marek (część bliżej Warszawy) i Pustelnika. Linia kursowała do 1977 roku, a w międzyczasie zwiększano liczbę jej kursów.

Dopiero w 1988 roku uruchomione pierwsze stałe linie autobusowe, które do dziś łączą Pragę z Markami i stanowią trzon układu transportu zbiorowego. Powód ich powstania był jednak dosyć nietypowy. Przez wiele lat na terenie Marek znajdowało się małe wysypisko śmieci, na którym składowano odpady z Warszawy. Jego funkcjonowanie było dla okolicznych mieszkańców sporym utrudnieniem. „Zadośćuczynieniem" za te uciążliwości było powstanie 1 września 1988 roku dwóch linii podmiejskich tj. linii 718 na trasie z Dworca Wschodniego do Czarnej Strugi i linii podmiejskiej okresowej



fot. Zbigniew Siemaszko, Narodowe Archiwum Cyfrowe

Pociąg Mareckiej Kolei Wąskotorowej na ulicy Radzymińskiej. Do 1974 roku kolej była podstawowym środkiem transportu pomiędzy Markami a Warszawą. Już w latach 60. XX wieku powoli zaczęto zastępować ją autobusami



W latach 2011-2014 pomiędzy Markami a Zielonką kursowała lokalna linia L17

z Dworca Wschodniego do pętli zlokalizowanej przy Fabryce Okładzin Ciernych (FOC). 805 stanowiła wsparcie dla linii 718 na najbardziej obciążonym odcinku. Dopiero w 2006 roku doszło do korekty trasy linii 805, która została skierowana do nowej pętli PUSTELNIK. W 2007 roku utworzono zupełnie nowe połączenie, które przełamało monopol dotychczasowego połączenia Marek z Warszawą wyłącznie przez ulicę Radzymińską i al. Piłsudskiego. 1 czerwca 2007 roku linia 732 połączyła pętlę PUSTELNIK, przez Białołękę i Bródno, z pętlą ŻERAŃ FSO. W listopadzie 2008 roku na mareckich ulicach pojawiła się linia 740 łącząca Nadmę (Gmina Radzymin) z pętlą TARGÓWEK. W październiku 2009 roku do rodziny linii podmiejskich (nazywanych już wtedy strefowymi) dołączyła linia 738, która kursuje z Dworca Wschodniego do Radzymina.

Zupełnie osobna historia komunikacyjna na terenie Marek związana jest z budową wielkiego zespołu centrów handlowych na obszarze „trójstyku” Marek, Ząbek i Warszawy. Wraz z otwarciem nowego centrum handlowego, zlokalizowanego na terenie administracyjnym Marek. W 1999 roku uruchomiono linię 190 pomiędzy pętlą OS. GÓRCZEWSKA a pętlą CH MARKI. Od 2001 roku w tym rejonie zaczęła pojawiać się linia 140. Początkowo tylko przejazdem pomiędzy Żeraniem a Dworcem Wschodnim, a w końcu ze stałym krańcem w latach 2004-2010. W tym okresie kursowała na teren Marek także linia 126 z rejonu Tarchomina i Nowodworów. W 2004 roku na teren kompleksu handlowego przedłużono linię 112 z pętli KAROLIN. Co ciekawe dzisiejszy przystanek końcowy CH MARKI dla linii 112 znajduje się już na terenie Warszawy. W związku z tym, że powyższe linie dowożą do centrów handlowych przede wszystkim mieszkańców Warszawy, wszystkie przystanki w tym rejonie zaliczane są do pierwszej strefy biletowej.



Linia 718 została uruchomiona 1 września 1988 roku. Razem z linią 805 była „zadośćuczynieniem” za wysypisko śmieci w Markach, na którym składowano odpadki z Warszawy



Pierwsza linia nocna N61 łącząca Warszawę z Markami zadebiutowała w nocy z 31 maja na 1 czerwca 2007 roku

Milowym krokiem w historii rozwoju komunikacji miejskiej w Markach było uruchomienie pierwszej linii nocnej. W nocy 31 maja 2007 roku wraz z wielką zmianą układu warszawskich linii nocnych do Marek dojechała z Dworca Centralnego linia N61.

Uzupełnieniem sieci linii autobusowych na terenie Marek są również linie lokalne L. W latach 2011-2014 pomiędzy Zielonką a Markami funkcjonowała linii L17. Od maja 2016 roku, wraz z likwidacją linii 740, uruchomiono linię L40, która na wydłużonej trasie łączy Marki z Kobyłką i Wołominem.

W związku z podjętą przez Radę m.st. Warszawy decyzją o przesunięciu przystanków granicznych pierwszej i drugiej strefy biletowej na obszarze Marek muszą również zmienić się numery linii autobusowych, które w całości będą kursować w ramach pierwszej strefy biletowej. 1 listopada 2016 roku zostanie utworzona marecka „rodzina” numerów linii. I tak linia 718 przekształci się w linię 140, linia 732 w 240, a linia 805 w linię 340. W sumie na terenie Marek przystanki będzie miało 8 linii autobusowych uruchamianych przez Zarząd Transportu Miejskiego tj. 112, 140, 190, 240, 340, 738, L40 i N61.

tekst: Maciej Florczak
Opracowano na podstawie: www.marki.net.pl i www.trasbus.com

Korba Łazuki

Aleje Jerozolimskie, Smocza, Żelazna, Rewolucji Październikowej, Skierniewicka , Kasprzaka, Przechodnia. Co łączy te ulice? Bohdan Łazuka, który grając siebie w filmie „Nie lubię poniedziałku", z korbą w ręku, przemierzał te ulice w pewien wrześniowy poranek.

Nigdy nie prowadzę pod gazem

Źródło: YouTube



Kadr z filmu „Nie lubię poniedziałku" z 1953 roku, reż. T. Chmielewski. Bohdan Łazuka idzie po torze tramwajowym leżącym w bruku ulicy Żelaznej

Druga siedemnaście. Bohdan Łazuka wychodzi z baru Sofia i kieruje się do auta. Nie, nie wsiada za kółko. On – jak sam mówi milicjantowi – *nigdy nie prowadzi pod gazem*. Trzymając korbę służącą do odpalania silnika, rusza przed siebie i zabiera nas w podróż po Warszawie początku lat 70. XX wieku. Podróż ta nie jest głównym wątkiem filmu, jest tylko tłem. Ale współczesnym mieszkańcom stolicy i innym osobom zainteresowanym jej historią dostarcza wielu wrażeń: od estetyki zaczynając, na nostalgii kończąc. Jaką tramwajową Warszawę widzimy w filmie z 1971 roku?

Uruchomienie linii tramwajowej na moście Poniatowskiego przez niektórych było nazwane „największym wydarzeniem komunikacyjnym" Warszawy w 1925 roku. Tramwaje po raz pierwszy przejechały przed obecnym Muzeum Narodowym i Trzecim Mostem (nazwanym później mostem Poniatowskiego) 9 sierpnia o godz. 14, niemal dokładnie w dziesiątą rocznicę wysadzenia przez wycofujących się z Warszawy Rosjan pierwszej wybudowanej w tym miejscu przeprawy. Przez Wisłę skierowano wówczas linie 7 i 12, a niedługo później również 24 i M. Linia okólna M, nazywana umownie „Mosty", przecinała Wisłę w dwóch miejscach. Most Poniatowskiego został ponownie wysadzony, tym razem przez Niemców, 16 września 1944 roku. Przeprawę odbudowano w 1946 roku, kładąc na niej od razu tory o „normalnym" rozstawie szyn – 1435 mm. Tramwaje na wysokości filmowego baru Sofia kursują bez przerwy do dzisiaj, z zaledwie kilkoma wartymi wspomnienia przerwami. W 1985 roku całkowicie wstrzymano ruch tramwajowy i kołowy na cztery lata, a komunikację skierowano na trasy objazdowe. Przyczyną był remont mostu Poniatowskiego. Po raz kolejny dźwięk tramwajów ucichł w tym miejscu w 2007 roku. Po zakończeniu, współfinansowanej ze środków Unii Europejskiej, modernizacji trasy tramwajowej od pętli Banacha do pętli Gocławek, przed Muzeum Narodowym pojawiły się pierwsze warszawskie w pełni niskopodłogowe tramwaje.

Autograf dla kierowcy polewaczki

Tory tramwajowe zaprowadziły Łazukę na skrzyżowanie ulicy Kasprzaka z ówczesną aleją Rewolucji Październikowej. Tramwaje pojawiły się w tym miejscu w związku z koniecznością zapewnienia dojazdu do

budowanych w tej okolicy zakładów przemysłowych. Pierwszy tramwaj przez ulicę Kasprzaka do ulicy Nowo--Bema pojechał 4 grudnia 1963 roku. Rok później tramwaje dotarły dalej – wzdłuż ulicy Kasprzaka do ulicy Wolskiej. Nowo-Bema to pierwsza nazwa arterii, która obecnie łączy rondo Zesłańców Syberyjskich i Dworzec Zachodni z Wolą i Żoliborzem. Obecnie nosi ona nazwę alei Prymasa Tysiąclecia.

Źródło: YouTube



Kadr z filmu „Nie lubię poniedziałku" z 1971 roku, reż. T. Chmielewski. Bohdan Łazuka skręca łukiem nieistniejącego obecnie torowiska z ulicy Kasprzaka w ówczesną aleję Rewolucji Październikowej

Łazuka daje autograf kierującemu polewaczką ulic na łuku torów prowadzących w kierunku alei Rewolucji Październikowej. Tory zniknęły z tego miejsca w połowie 1990 roku, w związku z przebudową arterii do kształtu, który znamy obecnie. Tramwaje wrócą tu niebawem – w ramach prowadzonej przez Tramwaje Warszawskie inwestycji pn. „Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru". Torowisko zostanie odbudowane w ciągu ulicy Kasprzaka od ulicy Wolskiej do ulicy Skierniewickiej. Konsultacje społeczne w sprawie budowy tej trasy tramwajowej przeprowadzono w pierwszej połowie 2015 roku.

Z Woli jeden krok na Muranów

Kolejny raz wpadamy na Bohdana Łazukę przy obecnym Teatrze Dramatycznym m.st. Warszawy, Scenie na Woli im. Tadeusza Łomnickiego. Za plecami wędrującego aktora widzimy nie tylko Pałac Kultury i Nauki, ale również budynek i neon Polfy Warszawa. Jest to jeden z ostatnich obiektów przemysłowych w tej intensywnie zmieniającej się okolicy. Nasz bohater skręca w prawo w ulicę Skierniewicką, by za chwilę pojawić się na Muranowie.

Przed II wojną światową warszawskie tramwaje kursowały po „szerokim" torze, co było dziedzictwem okresu zaborów. Decyzję o przystosowaniu prześwitu torów do standardów europejskich, tj. szerokości 1435 mm podjął w 1946 roku, w ramach jednej z kolejnych decyzji związanych z odbudową Warszawy, prezydent miasta Stanisław Tołwiński. Wędrujący z korbą w ręku Bohdan Łazuka wpada na swój (ukradziony wcześniej) samochód przy skrzyżowaniu ulic Smoczej i Anielewicza. Tory leżą w przedwojennym, świetnie zachowanym, bruku. Okolica wydaje się dla współczesnego mieszkańca nie do poznania. Zza pleców gwiazdora wyłaniają się wybudowane po wojnie bloki mieszkalne. Widzimy je w całej okazałości, gdyż posadzonym drzewom daleko jeszcze do ich obecnego kształtu i rozmiarów. Na ulicy Smoczej tramwaje pojawiły się już w 1920 roku. Była to jedna z wielu ulic Dzielnicy Północnej, którą kursowały tramwaje. Z ulicy Smoczej można było przez lata dojechać po szynach na Marszałkowską, czy na dalekie Wierzbno. Historię tramwajów w tym miejscu kończy okres Getta Warszawskiego. Po wojnie podjęto decyzję o rezygnacji z odbudowy torów m.in. na tej ulicy. Bohdan Łazuka podąża wzdłuż fragmentu zachowanego i nie zalanego jeszcze asfaltem toru.

Łazuka, choć go to zupełnie nie dziwi, ponownie wpada na swoje auto 700 metrów lub prawie 2,5 kilometra od ulicy Smoczej. Skąd ta rozbieżność? Jedna ze scen była kręcona w dwóch różnych miejscach. Najpierw widzimy Łazukę obok dzisiejszego szpitala św. Zofii. Po chwili, gdy kamera zmienia orientację na stronę południową, widzimy auto stojące na torach na ulicy Skierniewickiej.

Nieuwaga reżysera? Celowy zabieg? Tego niestety nie wiemy. Tory na ulicy Żelaznej ułożono w 1923 roku, dzięki czemu możliwy był przejazd między ulicami Nowolipie a Leszno. Kursowała tędy między innymi linia okólna „O”. Ten fragment również nie był używany po II wojnie światowej. Tramwaje kursowały ulicą Żelazną między dzisiejszą aleją Solidarności a Alejami Jerozolimskimi do 30 marca 1968 roku. Wraz z likwidacją torowiska, linię 32 skierowano na równoległy ciąg ulic Towarowej i Okopowej, a jej miejsce zajęły autobusy linii 157 i 357.

Źródło: YouTube



Kadr z filmu „Nie lubię poniedziałku” z 1971 roku, reż. T. Chmielewski.
Po ulicy Czerniakowskiej jedzie tramwaj 13N obsługujący linię 14 do Wilanowa

„Czternastka” do Wilanowa

Choć sam Łazuka nie dociera na Mokotów, to dzięki innemu bohaterowi możemy zobaczyć kursujące jeszcze ulicą Czerniakowską tramwaje. Przed kamerą, w stronę Wilanowa, przejeżdża pojazd linii 14. Pojawienie się tramwajów w tym miejscu miało związek z burzliwym rozwojem tego przedmieścia Warszawy – Czerniakowa. Tramwaj do Wójtówki, czyli skrzyżowania ulicy Czerniakowskiej z ulicą Chełmską dotarł 19 listopada 1922 roku. Początkowo kursowała tu linia 2, której trasę przedłużono jeszcze w tym samym roku do placu Bernardyńskiego. Mieszkańcy tych osiedli docierali do Śródmieścia ulicą Książęcą do placu Trzech Krzyży i Nowego Świątu. Budowa osiedla oficerskiego wokół fortu na Czerniakowie wymusiła rozbudowę linii tramwajowej w kierunku południowym.

W 1927 roku tramwaj dotarł do Miasta Ogrodu Czerniaków (linię oznaczono numerem 2A), a jednocześnie trasa linii 2 została skrócona do Wójtówki. Po wojnie, w latach 50. ub. wieku, odbudowano co prawda linię tramwajową na Czerniaków i do Wilanowa, ale jej trasa biegła przez ulice Goworka i Gagarina. Przy widocznej w filmie linii tramwajowej budowane są nowe wysokie bloki Czerniakowa. Bohater - milicjant drogówki - przejeżdża przez tory, by odebrać z domu swojego syna. Kres tej linii położył rozwój motoryzacji i przekonanie, że pojazdy szynową są z poprzedniej epoki. Szyny tramwajowe musiały ustąpić miejsca budowanemu ciągowi Wisłostrady, a mieszkańcy okolic zamiast tramwajami, zaczęli dojeżdżać do centrum autobusami.



Źródło: YouTube

Kadr z filmu „Nie lubię poniedziałku” z 1971 roku, reż. T. Chmielewski. Zwrotniczy nastawia Bohdanowi Łazuce tor do skrętu z ulicy Kasprzaka w ulicę Skierniewicką

Historia obecnie zatacza koło. Do Wilanowa znów będzie można dojechać tramwajem. Tory nie będą jednak biegły przez miejsce widoczne w filmie „Nie lubię poniedziałku". Obecnie planowana trasa będzie przebiegała wzdłuż alei Jana III Sobieskiego i umożliwi szybki i sprawny dojazd z Miasteczka Wilanów, Stegien i Sadyby na ciąg ulicy Marszałkowskiej oraz przez ulicę Rakowiecką i Pole Mokotowskie do Dworca Zachodniego.

Łazuka kończy swój spacer w milicyjnej nysce na ulicy Przechodniej. *Spóźnił się Pan dzisiaj. Piętnaście minut* – powiedział milicjant do wsiadającego do auta bohatera. Tramwaje nie kursowały tą ulicą w czasie kręcenia filmu – eksploatacja tego torowiska zakończyła się 23 listopada 1948 roku. Choć trudno to sobie wyobrazić patrząc na dzisiejszą ulicę Próżną, to tramwaje kursowały nią niemal od zawsze, a sama ulica stanowiła ważne połączenie placów Teatralnego i Bankowego z placem Grzybowskim i rejonem dworca towarowego na ulicy Towarowej.

Tory położono w tym miejscu w 1882 roku i początkowo kursowały po nich tramwaje konne. Rok później przebiegały tędy trasy trzech linii: „pomarańczowej" (z Powązek przez plac Grzybowski do ulicy Towarowej), „jasnożółtej" (z placu Muranowskiego na ulicę Grzybowską) i „czerwonej z żółtą" (z Dworca Nadwiślańskiego na ulicę Świętokrzyską). Od 1934 roku tramwaje kursowały nią tylko w kierunku południowym (w stronę placu Żelaznej Bramy). Było to możliwe dzięki położeniu toru na ulicy Żabiej, po której ruch odbywał się w kierunku placu Bankowego. Wstrzymanie ruchu na ulicy Przechodniej było spowodowane budową nowego fragmentu ulicy Marszałkowskiej wraz z torowiskiem przez Ogród Saski. Ten ważny dla współczesnych mieszkańców Warszawy fragment ulicy nie istniał przed wojną. Ostatnią linią, której trasa przebiegała ulicą Przechodnią (i Żabią) była „piętnastka". Łazuka odjechał z milicjantami w nieznanym dla widza kierunku, a tory po modernizacji ulicy zniknęły na zawsze pod warstwą asfaltu. ■

tekst: Łukasz Filipczak

Opracowano na podstawie:

- *J. Sawicki, J. Janiak, D. Walczak, T. Igielski, 1998, Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998 tom I, Wyd. Komunikacja i Łączność, Warszawa*
- *J. Sawicki, J. Janiak, D. Walczak, T. Igielski, 1998, Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998 tom II, Wyd. Komunikacja i Łączność, Warszawa*

Źródło: YouTube



Kadr z filmu „Nie lubię poniedziałku" z 1971 roku, reż. T. Chmielewski. Ostatnią scenę z udziałem Bohdana Łazuki nakręcono na ulicy Przechodniej. Aktor idzie wzdłuż dawnych torów tramwajowych, które zastąpiono nową linią w ciągu ulicy Marszałkowskiej

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO